

013181

# 玉溪市交通志

玉溪市地方志办公室  
一九九〇年五月

# 玉溪市交通志

玉溪市地方志办公室  
一九九〇年五月

## 《玉溪市交通志》编纂领导小组

组 长	马亮亭			
副组长	申恩溥	彭仲源	谢中德	
组 员	左文山	张培林	田宏森	杨心一
	王映留	孙英士	杨家喜	解宝书
	奎正宝	杨唐培	张家富	张学武
	杨开贵	王寿生		

## 编 纂 小 组

组 长	王德柱			
主 编	左文山			
副 主 编	石廷献			
编 纂	<u>徐宝全</u>	严 珂	夏家云	王德柱
	黄志超	吴惠英	赵其学	孙中生
责任编辑	李文彦			
审 定	玉溪市地方志办公室			

## 《玉溪市交通志》编纂领导小组

组 长	马亮亭			
副组长	申恩溥	彭仲源	谢中德	
组 员	左文山	张培林	田宏森	杨心一
	王映留	孙英士	杨家喜	解宝书
	奎正宝	杨唐培	张家富	张学武
	杨开贵	王寿生		

## 编 纂 小 组

组 长	王德柱			
主 编	左文山			
副 主 编	石廷献			
编 纂	<u>徐宝全</u>	严 珂	夏家云	王德柱
	黄志超	吴惠英	赵其学	孙中生
责任编辑	李文彦			
审 定	玉溪市地方志办公室			

## 序 一

《玉溪市交通志》编印成书了，我表示衷心祝贺！

《玉溪市交通志》是用新观点、新方法、新材料编写的专志。它全面、系统地记载了我市交通事业的历史和现状，内容丰富，资料翔实，是一本具有显著地方特点的资料性科学性著述。本书以马克思主义、毛泽东思想为指导，坚持用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点，以翔实的史料和大量的数据，实事求是地回顾了玉溪市交通事业发展的历史轨迹。详今略古，略同存异，寓评于述，反映了玉溪市交通事业的主要成就和存在问题。这部书既为全面认识玉溪市交通事业的历史和现状提供了丰富的依据，也为深化交通改革，发展交通事业，进行科学决策提供了重要的依据。

放眼未来，随着玉溪资源的开发，商品经济的发展，旅游人员的增多，文化技术交流的增加，将对交通事业提出更多更高的要求。发达的交通是当代社会经济发展最基本、最重要的基础，也是资源开发的先决条件。玉溪交通还不够发达，这在很大程度上制约着国民经济的发展和资源的进一步开发。改变这种状况，在交通运输方面，逐步建立起一个多形式、多层次的运输结构和运输布局，以适应改革开放、发展商品经济，有着十分重要的意义。《玉溪市交通志》，给我们提供了十分重要的依据和特别可贵

的借鉴，是非常值得称道的。仔细阅读，颇受教益。

《玉溪市交通志》问世了。这是参加编纂工作的领导和同志们数年辛勤劳动的成果，是集体智慧的结晶。借此机会我谨向同志们致以亲切的慰问和衷心的感谢。

马亮亭

## 序 二

交通运输是国防建设和经济建设的先行官。俗语说：“兵马未动，粮草先行”，“逢山开路，遇水迭桥”，正说明了交通运输事业在各行各业中的重要性。在建设有中国特色的社会主义的今天，其重要性则更为明显。

玉溪素为滇中重镇，从来陆路交通较为发达，是由昆明通往迤南各地和广西的必经之地。由于交通方便，形成了附近各地工商物资的集散中心，推动了各行各业的发展。其交通运输的发展史，可分为两个阶段，（即1933年昆玉公路通车前后）。前为驿道运输时期，后为公路运输时期。1933年以前，玉溪的驿道运输是发达的，当时过境驿道有昆明至迤南、昆明至广西两条，并有通往邻近各县的道路网络，马帮商旅，络绎不绝，沟通着各地的物资交流。1933年以后，特别是中华人民共和国成立以后，公路运输有了较大规模的发展，1954年昆洛公路通车，随后，玉（溪）江（川）公路建成，通往通海、峨山、易门的公路亦逐步改善，玉溪更成为滇中、滇南的交通枢纽。自1960年后，省属玉溪汽车运输总站、市属汽车运输公司、汽车服务公司先后组成，单位用车日益增多，1978年中共三中全会以后，私人营运车辆逐步发展。至1987年，境内共有汽车2081辆，大小拖拉机2235辆。客货运输十分方便。

交通运输事业的发展与各业的发展必须互相适应，原来适应的，过了一段时间又不适应了，必须进一步协调。玉溪市的交通运输与国防建设、经济建设相应发展起来，原来是相适应的，但现在正面临着进一步发展的阶段，新的铁路即将建设，原有公路亦将改善。在这样的时候，对市内交通运输事业的历史和现状作一番调查研究，是很有必要的。适逢修志盛举在本市蔚然发展，趁此时机，我们于1986年5月组织人力，开展《玉溪市交通志》的编写工作。经过两年多的时间，终于成书了。通过这本书的编修，弄清了境内交通运输业的历史和现状，保留了大量资料，为今后交通运输事业的发展提供了借鉴。但由于时间和水平的限制，本志也一定会有遗漏和不足的地方，希望同志们给予批评、指正。

**申恩溥**

## 凡 例

一、坚持以马克思主义、毛泽东思想为指导，把历史唯物主义和辩证唯物主义运用于资料的搜集、核实和志书的编写中，具体贯彻“实事求是”的思想路线。

二、本志所述交通运输业务，包括省、地、市属之国营、集体、联营、私营等，凡发生于市境内者，皆在记述之列。

三、本志采用章、节、目、子目四档次结构，首立概述、大事记，中设设施、运输、管理等共七章二十一节。

四、本志横排门类，以时竖写。

五、本志断限，上限基本定为1911年，但视资料的情况，尽量上溯，以求弄清历史，反映发展脉络，下限定为1987年，但个别事物，视具体情况，顺延至搁笔之日。

六、本志按“详今略古”、“详近略远”的原则，着重反映当代和中国共产党十一届三中全会以来的史实。

七、本志采用语体文。

八、本志所附地图与照片放在正文之前，表格少数插在正文之中，多数附在正文之后。

九、历史纪年，中华人民共和国成立以前，用朝代年号或民国纪年，括号内注明公历年代，中华人民共和国成立之后，采用公历纪年。

十、公路里程，以交通部门普查资料为据；桥梁结构、长度，昆洛公路及玉洛公路各桥，以玉溪公路管理总段资料为据，地方道路各桥，无设计资料的，以现场实量数据入志。

十一、本志所用地名，概以《玉溪市地名志》为依据。

# 目 录

序 一	( 1 )
序 二	( 3 )
凡 例	( 1 )
概 述	( 1 )
大事记	( 5 )
第一章 设施	( 12 )
第一节 驿 道	( 12 )
第二节 公 路	( 15 )
第三节 桥 梁	( 51 )
第四节 车 站	( 74 )
第二章 运 输	( 76 )
第一节 工 具	( 76 )
第二节 货 运	( 79 )
第三节 客 运	( 96 )
第三章 车辆制件与修理	(102)
第一节 车辆制件	(102)
第二节 车辆修理	(110)
第四章 管 理	(118)
第一节 道路管养	(118)
第二节 运输管理	(124)
第三节 交通管理	(129)

第四节	重大交通事故	(132)
第五章	机构	(138)
第一节	行政事业单位	(138)
第二节	运输企业	(146)
第六章	人员	(152)
第一节	职工队伍	(152)
第二节	文化与培训	(154)
第三节	生活福利	(156)
第四节	先进人物	(163)
第七章	科技	(165)
第一节	技术培训	(165)
第二节	科技队伍	(167)
第三节	革新与成果	(169)
	交通运输附表(共16种)	(174)
	编纂始末	(222)

## 概 述

玉溪位居滇中，东邻江川、北毗晋宁，东南连通海、西南接峨山。距昆明98公里。

境内四面环山，中为平坝，玉溪大河东西横流，昆洛公路南北纵贯；气候温和，土地肥沃、人民勤劳，物产丰富。有“滇中仓廩”，“云烟之乡”的称誉。

玉溪对外交通，始于秦汉，元、明驻兵屯垦以来，人员日渐增多，内地先进的生产技术逐渐传入。清初将昆明至迤南驿道从江川改经新兴州，对玉溪交通及工商各业的发展起到促进作用。至民国时期，手工纺织业、烟草业日益兴盛，商业发达，大宗土布、烟丝等运销全省各地，交通更趋发展，驿道四通，马帮云集，使玉溪形成昆明与迤南各地物资集散的重镇。

民国22年（1933年）玉溪至昆明公路建成后，玉溪商户纷纷购置汽车经营运输业，昆明官营汽车亦往返于玉溪、昆明间。1935年大道生商号曾来玉溪投资开设织布厂，利用玉溪城乡妇女传统的织布技能加工土布，年产120万至150万匹，畅销全省，更促进了手工业、商业和运输业的繁荣。民国34年（1945年），全县曾修乡村道路67公里，北城、大营街、研和街、马井等集镇与州城之间，都有胶轮马车通行，马车运输有了较大发展。至民国38年（1949年），境内有玉溪至昆明，玉溪至通海、玉溪至峨

山三段公路共长56公里，玉昆线上，天天有客、货汽车行驶。

中华人民共和国成立后，玉溪专区和玉溪县의党、政领导机关都设于州城，玉溪成为全地区政治、经济、文化的中心，交通运输事业得到空前的发展。1952年至1953年，为了发展生产，曾发动群众，分区负责，改善了县区道路。1955年新建玉江公路。此后，又经过两次筑路高潮：第一个高潮发生在1956年至1959年的合作化和“大跃进”期间，为适应经济大发展和生产“大跃进”的需要，贯彻中央“依靠地方、依靠群众、先普及后提高”的筑路方针，四年修建地方公路23条共157.85公里，至1960年，全县有56个大队通公路，占当时大队总数的75.5%；第二个高潮发生于1974年至1976年，此时，中央曾提出农业的出路在于实现机械化，农民也迫望修通公路，早日实现农业机械化以增产粮食、改善生活。三年修路19条101公里。至此，以南北纵贯的昆洛公路为脊柱，地方道路与之相连接，东西延伸，纵横交错，相互衔接。至1976年，县内公路网已初步形成：坝区村村通公路或马车路。

1950年至1987年，全市共支出交通建设费用11489517元。其中，1978年以后，全国工作重点转到经济建设上来，农业、地方国营工业和乡镇企业都得到迅速发展，为适应这一需要，1979至1987的九年间，连同1985年至1986年国家用粮食、棉花、棉布以工代赈实物折款在内共支出交通运输建设和维护费8983484元，既新建了山区公路以求普及，更着重有计划地逐年改善原有公路以求提高。

至1987年，全市境内共有公路（含过境国道和省道）63条（段），总长460.75公里。每百平方公里有公路45.8公里，每万人占有公路15.1公里。

境内桥梁建筑，解放前多为木桥和拱度较高的半圆石拱桥，现多为拱度较平缓的坦圆石拱桥和钢筋混凝土桥所取代。现有桥梁35座，总长642.13米，其中石拱桥16座共长285.13米，钢筋混凝土桥18座共长341.6米。

1949年，全县有私人经营的客、货汽车运输户27户，有客车14辆，货车30辆，胶轮马车190辆。1950年以后，在人民政府领导下，百废待兴，物资运量大增，全省运力吃紧，公私汽车一概集中昆明，由省统一调度。1950年至1956年间，玉溪县没有一辆县属汽车，大宗物资经省调运，地方以马车为运输主力。1957年玉溪始有2辆汽车，马车则已增至1332辆，比1949年增加7倍。在此期间，往返玉溪、昆明间的客、货汽车都由省派出。1956年起，省派出车队驻玉溪。1960年成立省属玉溪汽车运输总站，有旧车208辆。至1970年，玉溪县自有汽车11辆。

1978年以后，随着工农业生产的发展，市场日趋繁荣，虽国营运输企业有了较大发展，仍不能适应运输市场需要，在国家经济搞活、政策放宽的大好形势下，马车、拖拉机、汽车的个体运输户如雨后春笋。至1985年，汽车个体运输户有汽车80辆。至1987年底，全市（包括省属驻玉单位）拥有各种汽车2081辆，其中个体运输户有汽车110辆；大、小拖拉机2235台；马车1093辆；船94支。另有服务于运输业的修理、制件的企业、店铺189家。既有

国营专业运输、修理、制件企业，也有私人联营公司及个体运输户和修理户；还有单位自用车辆和车队（组）；既有黄河牌一类大型客、货车辆，也有旅行车和轿车；有国营出租车，也有个体出租车；既有汽车专跑长途，也有拖拉机、马车主运短途。形成多种经济成份，多种经营方式，多种车型俱备的以汽车为主力的现代运输体系。

现有公路，技术等级偏低，63条（段）公路中，等外公路40条274.13公里，占总数的一半以上。主要线路都超负荷使用；乡村公路大部未铺路面，养护不善；有的名为公路，实不能通行汽车；油路尚少，现仅93.5公里；而且山区还有12个自然村未通公路。因而，有关部门近年来除着手分期改善路况外，并以提高道路标准，逐步消灭等外公路，加强地方道路管养，加强安全管理为主要任务。昆洛公路的扩改工程和昆阳至玉溪大栗园的铁路新建工程，均已列入省、地、市近期建设计划。展望未来，玉溪交通必当为四化建设作出新的贡献。

# 大事记

## 明代

**崇祯十年（1637年）** 雷耀龙修建玉溪桥，立石墩6座，以木为梁，上建瓦屋19间。民国37年（1948年）改建为5孔石拱桥，1966年以钢筋混凝土加宽。

## 清代

**康熙年间** 废除江川、通海驿站，将昆明至迤南驿道改走新兴州。

**雍正八年（1730年）** 建成龙门桥为石拱桥。1974年重建为钢筋混凝土公路桥。

**乾隆二年（1737年）** 重修永济桥（今桂井桥），立石墩8座，以木为梁，上盖瓦屋29间。1967年改为钢筋混凝土桥。

**乾隆六年（1741年）** 新建普惠桥。同治十三年（1874年）改为石墩木面桥，上复瓦屋。1969年改为三孔石拱桥。

**乾隆五十一年（1786年）** 在把者岱建五孔石台木面桥，名“迎龙桥”。1978年改为四孔石墩钢筋混凝土桥。

**道光五年（1825年）** 在洛河建五孔石台木面桥。上